

Information Arbitrage Kiteboard FFV

Championnat de France Foil

Information Arbitrage Kiteboard FFV

Introduction comité de course kitesurf.

Le kitesurf est un cousin de la voile

Bien que les parcours et procédures soient quasi identiques

Il existe des différences à prendre en compte pour la gestion de la flotte et la sécurité de tous.

Je ne vais pas à mon niveau me permettre de vous faire la leçon sur la gestion des procédures et règles de course à la voile, car je ne vois autour de moi des personnes certainement plus compétentes que moi dans ce domaine.

Le kitesurf en compétition présente plusieurs supports.

Les supports de glisse (le navire) :

Le Twin-tip, planche multidirectionnelle

Les planches directionnelles Surf kite ou Race

Les Foils ou hydrofoils très souvent en carbone.

Information Arbitrage Kiteboard FFV

Présentation des supports

3 supports de base !



Information Arbitrage Kiteboard FFV

Kitesurf Nautique ou en terme français : Planche nautique tractée !!!

Le kitesurf se décline en plusieurs disciplines :

- Le TT (Twin Tip)
- Le Surf
- Le Speed
- Le Foil
- Le Boardercross
- le Speedcrossing
- La Race
- le Cata kite



Information Arbitrage Kiteboard FFV

Dans chaque disciplines ils y a généralement plusieurs catégories :

- En TT nous avons le **Freestyle** et le **Freeride**, le **boardercross** et le **Hangtime**



Information Arbitrage Kiteboard FFV

- En Surf, nous avons la **vague et le strapless** :



Information Arbitrage Kiteboard FFV

Le Speed : aller le plus vite possible !!!

Aujourd'hui le record est détenue par Alexandre Caizergues avec 107 km/h (57,97 noeuds)



Et Christophe Ballois en handispeed avec 42,97 nds soit 80 km/h



Information Arbitrage Kiteboard FFV

Le Foil : Race, speed (non officiel), le freestyle (non officiel) Vague (non officiel)



Information Arbitrage Kiteboard FFV

Le Boardercross : retenue pour les JOJ 2018



17 TwinTip:Racing Open World Championships

tan, China - Photo: IKA / Alex Schwarz
for editorial use



Le Speedcrossing exclusif FFVL

Information Arbitrage Kiteboard FFV



Information Arbitrage Kiteboard FFV

Deux type d'éléments de traction :

Les ailes (voiles cerf volant) sont à Boudins Gonflables ou à Caisson (Parapente),
Elle sont reliées à des lignes (dynéma) de 15 à 25 mètre de longueur mise sous tension, ce qui en fait des vrai lames de cutters.

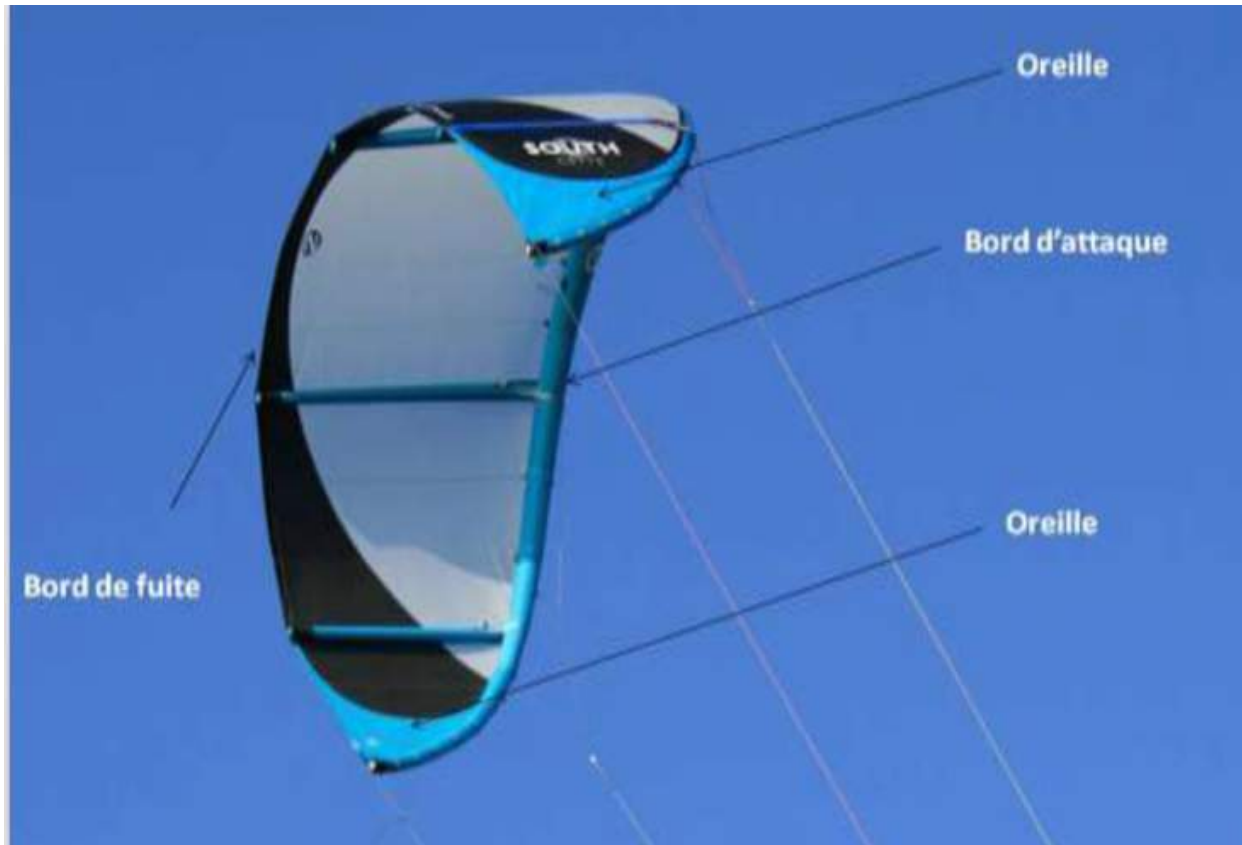
Les ailes à caissons sont principalement utilisées en formule open ou en speed crossing.
Les ailes à boudins dans toutes les disciplines freestyle twintip racing, speed crossing, et vague.



Information Arbitrage Kiteboard FFV

La plus courante sur l'eau est l'aile à structure gonflable en 4 ou 5 lignes reliées à la barre. Cette structure gonflable permet généralement le redécollage de l'aile lorsqu'elle tombe dans l'eau.

- . Le bord d'attaque est la plus grosse latte gonflée, centrale, qui représente la partie AVANT du kitesurf.
- . Le bord de fuite est l'ARRIERE du kitesurf, le tissu.
- . Les oreilles de l'aile sont les deux extrémités sur lesquelles se fixent les lignes.



Information Arbitrage Kiteboard FFV

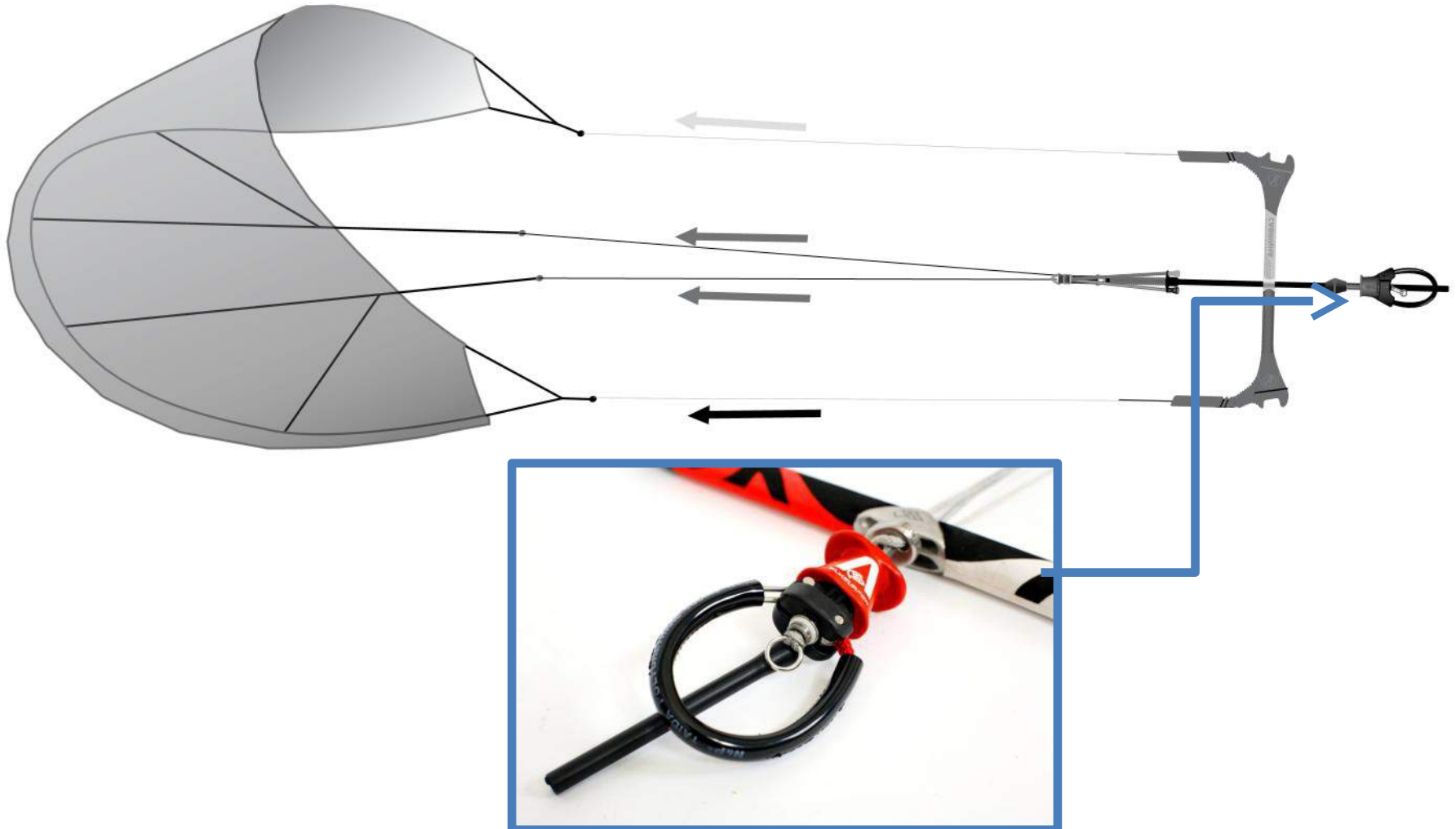
- Ⓐ Une ligne rouge arrière gauche;
- Ⓑ Une Ligne bleu arrière droite;
- Ⓒ Un Chicken Loop pivotant avec la sécurité à déclenchement rapide (quick release) et le blocage du harnais;
- Ⓓ Le lien de sécurité (leash);
- Ⓔ Réglage de la puissance avec taquet coinçeur;
- Ⓕ Flotteurs;
- Ⓖ Anneau de métal avec boule noire, pour connexion avec le leash (pour les pratiquants experts seulement);
- Ⓗ Anneau de métal avec boule rouge, pour connexion avec le leash de sécurité (intermédiaires / débutants)
- Ⓘ Contrôle de la longueur de la barre;



Information Arbitrage Kiteboard FFV

L'ensemble barre, lignes, aile

L'ensemble « barre-lignes-aile » représente une longueur de 30m.



Information Arbitrage Kiteboard FFV

Le leash d'aile : Une fois le « déclencheur » actionné, l'aile est toujours reliée au pilote par le leash d'aile. Cela permet de ne pas perdre l'aile en cas de « largage » tout en réduisant son pouvoir de traction.



Présentation réelle d'un barre de kitesurf avec son largueur et son leash d'aile

Information Arbitrage Kiteboard FFV

Revenons un peu plus sur le rôle du directeur de course ou comité de course engagé sur une épreuve de kitesurf en tenant compte du ou des supports utilisés du type de compétition et même du lieu des épreuves.

Je voudrais vous parler de :

L'engagement du directeur de course.

Tout d'abords si vous devez postuler sur une épreuve, partez du principe que vous êtes celui ou celle que l'organisateur va engager pour prendre les rennes d'une machine à emmerde et qu'il vous en laisse les clefs pour ramener les compétiteurs en bonne santé à la fin de la compétition.

Vous serez confronté tous les deux à des droits et des obligations, avant, pendant et après la compétition.

Contrôlez la conformité de la déclaration des affmars et vérifiez que l'ensemble des détails du dispositif mer soit conforme, assurez vous que le dispositif de sécu soit calé et surtout ne partez pas du principe que la règle de 1 bateau pour 10 compétiteurs doit s'appliquer en kitesurf car vous allez droit au mur.

N'oubliez jamais que le support en kite ne flotte pas à l'arrêt.

Information Arbitrage Kiteboard FFV

Avant de vous engager, veuillez à ce que le **site soit adapté à la pratique de ce sport** et **soyez également vigilant sur les obstacles qui entourent cette zone**.
(**renseignez-vous si le site est fréquenté par des kitesurfers par exemple**).

les kitesurfers ne rejoignent pas le large en sortant du port, mais ont belle et bien besoin d'une plage avec suffisamment de dégagement pour décoller et atterrir les ailes et surtout exposé au minimum de relief possible pour permettre aux compétiteurs de rejoindre la zone de course et revenir à la plage sans galérer.

Ils doivent être assisté par des bénévoles **pratiquants ou formés** pour le décollage et atterrissage (Beach Marshal sur la plage gère la zone de décollage et atterrissage).

Alors, je dis bien **les ailes** et pas voiles car se sont bien des ailes qui volent et qui tracte comme une voile. C'est le mouvement de l'aile qui crée l'inertie qui à son tour crée la puissance. Partez du principe qu'elle ont besoin d'une aérologie stable pour évoluer.

Information Arbitrage Kiteboard FFV

Dans la mesure du possible, demandez à l'organisateur de vous communiquer les coordonnées de l'équipe mer qui va vous être confié et n'hésitez pas par la suite à effectuer un petit bilan de compétences pour repérer les lacunes et **invitez l'organisateur à s'entourer d'un professionnel pour dispenser une petite formation à l'équipe mer en amont de la compétition.** Ça soude l'équipe, il se sentent valorisé et sera un vrai confort pour vous.

Une équipe mer qui n'est pas formé à la récupération des ailes vous fera perdre un temps précieux sur votre régates, et votre crédibilité en prendra un sacrés coup.

En compétition de kitesurf outre le dispositif de la régates, un dispositif de sécurité et un protocole d'évacuation ne doit pas être une option, mais quelque chose à mettre en priorité de votre dispositif.

le rôle des acteurs de se dispositif concernés doit être millimétré et connu de l'ensemble de l'équipe pour un maximum d'efficacité. Croyez moi en cas d'accident c'est vite le bordel.

Soyez également vigilant sur la puissance des bateaux qui feront parti de la flotte car en kitesurf les vitesses atteignent allégrement les 30neuds.

A partir de là vous allez commencer à pouvoir faire du bon travail et vous engager. Si ça n'est pas le cas engagez une discussions avec l'organisateur pour voir avec lui ce qui doit être amélioré.

Information Arbitrage Kiteboard FFV

Ça y est vous êtes devenu le boss de la régata,

Briefing équipe mer :

Outre les consignes habituelles connut à la voile,
Chaque équipiers doit avoir une **vigilance à 360 degrés** et à tous les instants, c'est une règle de base.

Chaque bateau doit être **équipé d'au moins un couteau**, pas non pas un canif,
Un membre d'équipage doit être **obligatoirement en combinaison isothermique**,
On évite de servir d'obstacle aux compétiteurs et **surtout on ne traverse pas sauf exception** le parcours car la ventilation de l'hélice perturbe fortement un hydrofoil.

Enfin sauf exception le chef de bord doit demander obligatoirement si le compétiteur souhaite une assistance (récupération ou décollage). Cela entraîne la **disqualification du compétiteur** si ce dernier est en course ou en procédure. Il informe le comité du numéro de son dossard et se le fait confirmer.

Méfiez vous des bateaux **presse** car il doivent comme les autres avoir les mêmes consignes.

Enfin vos bateaux ne quittent pas la régata **temps que le dernier concurrent n'a pas émargé**. Une aile immobile signale un problème autant qu'une aile qui ne redécalle pas.
Attention aux lignes qui se trouvent entre deux eaux et qui peuvent se prendre dans l'hélice.
De l'eau doit être pris à bord pour les compétiteurs.

Information Arbitrage Kiteboard FFV

Briefing coureurs

Vous accueillez les compétiteurs au briefing et vous mettez tout de suite une couche voir deux sur les équipements de sécurité.

Tenez compte que les compétiteurs en kitesurf n'ont pas tous une culture voile et qu'il n'ont pas eu la chance d'apprendre les règles les plus élémentaires. N'hésitez pas à vous assurer que vos consignes ont bien été assimilées.

En France c'est la réglementation Française qui s'applique, **le casque, le gilet, un coupe ligne, un dispositif lumineux et le dispositif de larguage de l'aile issu d'un constructeur est obligatoire.** Bien que cela ne plaise pas à certains compétiteur, **le largueur sous charge de type Wichard n'est plus autorisé depuis 2005.** Cet élément doit être spécifié dans les IC et/ou l'AC.

Expliquez clairement comment un bateau de sécurité va intervenir.

Insistez sur l'importance de l'émargement si le retour à terre est demandé.

Le reste vous le connaissez.



Information Arbitrage Kiteboard FFV

La régates commence

Vous êtes la tour de contrôle de tout le dispositif mer, de la sécurité.

N'oubliez que vous êtes celui qui doit tout **anticiper**.

Le vent qui tombe est votre ennemie en kitesurf car les ailes tombent et ne redécollent pas forcément. C'est là que votre dispositif prend de l'importance et la réactivité de tous permettra de ne pas perdre de temps pour la suite.

Ne pensez pas non plus que le vent qui tombe ne met pas en danger les concurrents (courants, bouée de mouillage)

Par principe plus les conditions sont compliquées, plus les parcours doivent être simple.

Dans les premières manches jouez avec la ligne de départ pour que la flotte parte sur le même bord, vous éviterez les emmêlements et éviterez les accidents.

Les coureurs ont aussi besoin de se caler. Vous pourrez jouer ensuite pour plus de tactique. La ligne de départ doit être suffisamment longue (n'oubliez pas les lignes de kite font plus de 20mètres).

En speed crossing (départ travers au vent), la ligne doit être allongé et calé de manière à ce que la flotte s'étendent sur toute la longueur.

Information Arbitrage Kiteboard FFV

En twin-tip racing tenez compte de l'angle de la première marque pour caler votre ligne.

Je reviens encore sur le fait que le support ne porte pas le compétiteur à l'arrêt et de ce fait un retour à terre doit obligatoirement être effectué après 4 manches successives, voir moins en fonction des conditions ou de la difficulté du parcours.

Dans la mesure du possible n'allez pas mouiller votre parcours au bout du monde et si possible positionnez le bateau arrivée proche de la plage, cela permettra au coureur de changer plus facilement de matériels ci besoin, de s'alimenter entre deux manches, voir de recueillir les consignes de l'entraîneur .

Faites attention au délais entre deux manches,

Parcours Types

Bateau Comité

Kite Race Foil

Information Arbitrage Kiteboard FFV

D'après vous pourquoi autant de vigilance de sécurité en kitesurf ?

Les supports :

Ailerons ou foils : car on utilise le carbone et des profils suffisamment fin pour couper presque n'importe quoi.

La vitesse :

A **6-8 nœuds** de vent un foil dépasse les **20 nœuds en vitesse**.

A **12-15 nœuds** les **30 nœuds pour les foils**, les twin-tip planent.

A **25 nœuds** et plus les **35 nœuds** sont dépassés.

A **45 nœuds et plus** la barre des **100Km/h** est franchie par les meilleurs

Vous l'avez compris la vitesse cumulée aux supports de glisse peut porter atteinte à la sécurité du compétiteur par les chocs et les coupures mais aussi à toutes personnes ou engins qui croiseraient la route ! (Spindrift lors de la Volvo Race à Lorient)

L'aile et les lignes.

Une aile à boudin qui vous percute peut facilement vous éjecter à plusieurs mètres. Les lignes et bridages sous tension coupent comme des rasoirs et peuvent s'emmêler autour d'un compétiteur.

Une aile peut vous permettre de faire des sauts à 10 mètres pour un kitesurfer lambda 15 mètres pour un kitesurfer de bon niveau + de 20 mètres pour les meilleurs.

Enfin une aile peut vous traîner comme un pantin sur l'eau comme sur terre.